ESTIMATES

# Civil Aviation Tribunal of Canada

## Performance Report

For the period ending
March 31, 2003

Canada

## The Estimates Documents

Each year, the government prepares Estimates in support of its request to Parliament for authority to spend public monies. This request is formalized through the tabling of appropriation bills in Parliament.

The Estimates of the Government of Canada are structured in several parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve.

The *Report on Plans and Priorities* provides additional detail on each department and its programs primarily in terms of more strategically oriented planning and results information with a focus on outcomes.

The *Departmental Performance Report* provides a focus on results-based accountability by reporting on accomplishments achieved against the performance expectations and results commitments as set out in the spring *Report on Plans and Priorities*.

The Estimates, along with the Minister of Finance's Budget, reflect the government's annual budget planning and resource allocation priorities. In combination with the subsequent reporting of financial results in the Public Accounts and of accomplishments achieved in Departmental Performance Reports, this material helps Parliament hold the government to account for the allocation and management of funds.

©Minister of Public Works and Government Services Canada — 2003

This document is available in multiple formats upon request.

This document is available on the TBS Web site at the following address: www.tbs-sct.gc.ca.

Available in Canada through your local bookseller or by mail from
Canadian Government Publishing — PWGSC
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-4/33-2003
ISBN 0-660-62380-3

## Foreword

In the spring of 2000, the President of the Treasury Board tabled in Parliament the document "Results for Canadians: A Management Framework for the Government of Canada". This document sets a clear agenda for improving and modernising management practices in federal departments and agencies.

Four key management commitments form the basis for this vision of how the Government will deliver their services and benefits to Canadians in the new millennium. In this vision, departments and agencies recognise that they exist to serve Canadians and that a "citizen focus" shapes all activities, programs and services. This vision commits the Government of Canada to manage its business by the highest public service values. Responsible spending means spending wisely on the things that matter to Canadians. And finally, this vision sets a clear focus on results – the impact and effects of programs.

Departmental performance reports play a key role in the cycle of planning, monitoring, evaluating, and reporting results to Parliament and citizens on behalf of ministers. Departments and agencies are encouraged to prepare their reports following principles for effective performance reporting (provided in the *Guide to Preparing the 2003 Departmental Performance Report*: http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/02-03/guidance/gl-ld_e.asp). Based on these principles, an effective report provides a coherent and balanced picture of performance that is brief and to the point. It focuses on outcomes - benefits to Canadians and Canadian society - and describes the contribution the organisation has made toward those outcomes. It sets the department's performance in context, associates performance with earlier commitments, explains any changes, and discusses risks and challenges faced by the organisation in delivering on these commitments. Achievements realised in partnership with other governmental and non-governmental organisations are also discussed. Supporting the need for responsible spending, it links resources to results. Finally, the report is credible because it substantiates the performance information with appropriate methodologies and relevant data.

In performance reports, departments and agencies strive to respond to the ongoing and evolving information needs of parliamentarians and Canadians. The input of parliamentarians and other readers can do much to improve these reports over time. The reader is encouraged to assess the performance reports of organisations according to the established principles, and provide comments to departments and agencies to help them improve in their next planning and reporting cycle.

---

This report is accessible from the Treasury Board of Canada Secretariat Internet site:
http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/dpre.asp

**Comments or questions can be directed to:**
Results-based Management Directorate
Treasury Board of Canada Secretariat
L'Esplanade Laurier
Ottawa, Ontario K1A OR5
**OR at**: rma-mrr@tbs-sct.gc.ca

104-06477/

# Civil Aviation Tribunal

## Departmental Performance Report

**For the period ending March 31, 2003**

The Honourable David M. Collenette, P.C., M.P.

## Table of Contents


SECTION I: CHAIRPERSON'S MESSAGE ..... 3

SECTION II: AGENCY CONTEXT ..... 5
- Mandate, Vision and Mission ..... 5
- Departmental Organization ..... 5
- Organization Chart ..... 6

SECTION III: PERFORMANCE ACCOMPLISHMENTS ..... 7
- Performance Results Expectations and Strategic Outcomes ..... 7
- Performance Accomplishments ..... 7
  - Societal Indicators ..... 10
  - Government Priorities ..... 10
  - Modern Comptrollership: Managing the Risk ..... 11
  - Horizontal Initiative ..... 11

ANNEX 1: CONSOLIDATING REPORTING ..... 13
- Future Plans ..... 13
- Government of Canada On-Line ..... 13
- Statutory Annual Reports ..... 13

ANNEX 2: FINANCIAL REPORTING TABLES ..... 15
- Presentation of Financial Information ..... 15

SECTION IV: OTHER INFORMATION ..... 19
- Contacts for Further Information ..... 19
- Statutes and Regulations Currently in Force ..... 19
- Statutory Annual Reports and Other Departmental Reports ..... 19

Reference ..... 20

## SECTION I: CHAIRPERSON'S MESSAGE

The Civil Aviation Tribunal, an independent quasi-judicial body possessing aeronautics expertise, is integral to the enforcement of aviation safety, airworthiness, and aviation security measures in Canada. It fulfils the essential role of providing an independent review of ministerial enforcement and licensing actions taken against holders of Canadian aviation documents under the *Aeronautics Act*.

The Tribunal conducts itself in an open, impartial manner consistent with procedural fairness and natural justice. It adjudicates matters that have a serious impact on the livelihood and operations of the aviation community. Given its structure and process for conducting hearings, the Tribunal is readily accessible to that community.

The knowledge and experience in aeronautics possessed by Tribunal members enhances their independence by equipping them to understand and assess the validity of the reasons for enforcement and licensing actions. It also increases the confidence which Transport Canada and Canadian aviation document holders place in the decisions of the Tribunal.

It is important to take into account the gains in efficiency that have been achieved simply as a result of the Tribunal and the parties appearing before it adjusting to the aviation safety enforcement and licensing regime implemented in the 1986 *Aeronautics Act* amendments. Parties appearing before the Tribunal, including Transport Canada and organizations representing Canadian aviation document holders, have now acquired levels of experience and judgment which contribute greatly to achieving efficiencies in the hearing process, procedurally fair results and legitimacy for the overall enforcement process. This applies to all types of hearings.

Faye Smith
Chairperson

## SECTION II: AGENCY CONTEXT

### Mandate, Vision and Mission

The mandate of the Civil Aviation Tribunal is provided for by Part IV of the *Aeronautics Act*. The Tribunal's principal mandate is to hold review and appeal hearings at the request of interested parties with respect to certain administrative actions taken by the Minister of Transport.

The objective of the program is to provide the aviation community with the opportunity to have enforcement and licensing decisions of the Minister of Transport reviewed by an independent body. The Minister's enforcement and licensing decisions may include the imposition of monetary penalties or the suspension, cancellation, or refusal to renew a Canadian aviation document on medical or other grounds. The person or corporation affected is referred to as the document holder.

These decisions are reviewed through a two-level hearing process: review and appeal. All hearings are to be held expeditiously and informally, in accordance with the rules of fairness and natural justice.

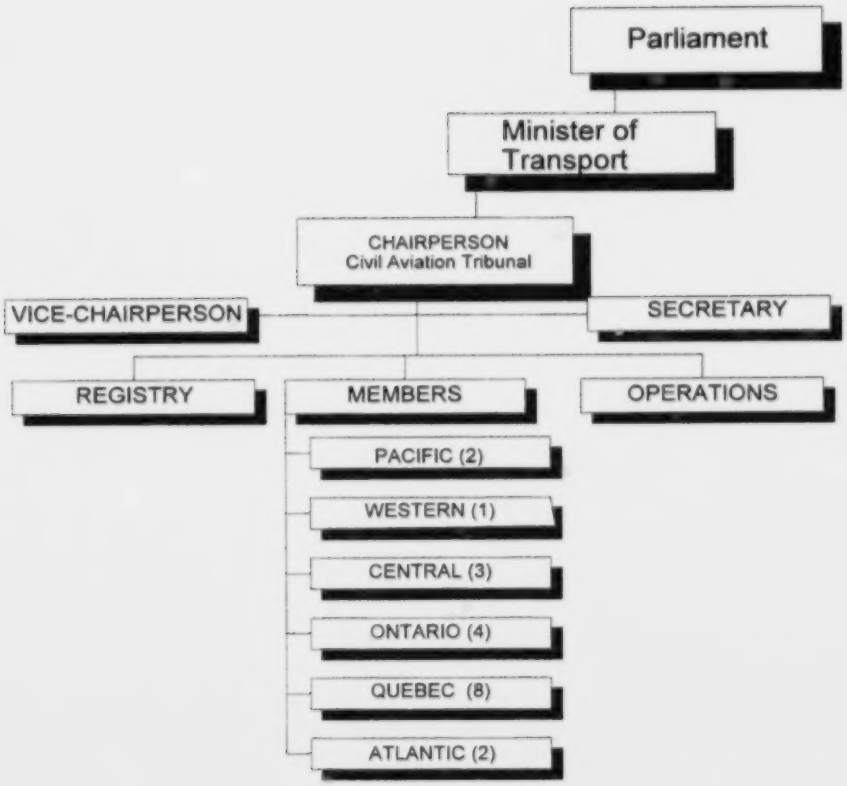
At the conclusion of a hearing, the Tribunal may confirm the Minister's decision, substitute its own decision, or refer the matter back to the Minister for reconsideration.

### Departmental Organization

The Civil Aviation Tribunal's only business line is to hold review and appeal hearings. The Tribunal represents the only forum for ensuring that Canadian aviation document holders have access to an independent assessment governed by considerations of natural justice.

The office of the Tribunal is located in the National Capital Region. The Civil Aviation Tribunal's Chairperson is also its chief executive officer. The Chairperson, Vice-Chairperson and immediate staff account for eight full-time equivalents. The immediate staff carry out the functions of registry, research, communication and administrative support. The Tribunal outsources some corporate services that are not required full-time. Twenty part-time members were in office during 2002–2003. Members are drawn from across Canada and are appointed by Order in Council on the basis of their knowledge and experience in aeronautics, including aviation medicine. The part-time members are remunerated for the days they serve.

**Figure 1: Organization Chart**




- The lower half of the organization chart displays the distribution of part-time members by region. All members report to the Chairperson.

- Eight full-time equivalents are utilized by the continuing full-time employees including the Chairperson, Vice-Chairperson and twenty part-time members.

*Note: Central and Western Regions reflect Prairie & Northern Region*

## SECTION III: PERFORMANCE ACCOMPLISHMENTS

### Performance Results Expectations and Strategic Outcomes

| To provide Canadians with: | To be demonstrated by: | Reported in: |
|---|---|---|
| independent review of enforcement and licensing decisions taken by the Minister of Transport under the *Aeronautics Act* | • hearings that are held expeditiously, fairly and informally | DPR Sec III P.8. |
| | • timely disposition of review and appeal hearings within service standards | DPR Sec III P.9.<br>Annual Report P.13<br>*Civil Aviation Tribunal Rules* |
| | • hearings conducted in accordance with the rules of fairness and natural justice | DPR Sec III P.10. |
| | • the use of pre-hearing conferences to streamline and expedite the hearing process | DPR Sec III P.10. |
| | • quality and consistency of decision making | DPR Sec III P.9. |
| | • a level of satisfaction by the aviation community | DPR Sec III Performance Accomplishments<br>Web Site:<br>www.cat-tac.gc.ca<br>Guide to Tribunal Hearings |

### Performance Accomplishments

In conducting its reviews of enforcement and licensing decisions of the Minister of Transport, the Civil Aviation Tribunal provides a public interest program that is unique to civil aviation in Canada. The Tribunal's efficiencies provide visible validation and confirmation of Canada's civil aviation safety system. Moreover, the Tribunal process is able to quickly identify aviation concerns of a technical or legislative nature leading to necessary amendments of aviation regulations to benefit all Canadians through the enhancement and maintenance of aviation safety in Canada. For 2002–2003 the Tribunal forecasted work on approximately 350 cases with planned spending of $1,336,500 and

nine FTEs. The Tribunal worked on 337 actual cases. A breakdown of cases by category and region as well as reviews and appeals held over the past three years are in Figures 2 to 4 on pages 8 and 9.

In the 12-month reporting period, the Civil Aviation Tribunal registered 337 new requests for reviews and 13 requests for appeals from the aviation community. This represents a increase of 120 new cases registered over fiscal year 2001–2002. In addition to the new cases registered in this reporting period, 97 cases were carried over from the previous reporting period, bringing the total caseload to 447. This represents an increase of 117 cases over 2001–2002.

In the 2002–2003 reporting period, **286** cases were concluded without a hearing. The Tribunal heard **33** first level reviews and **13** second level appeals. At the end of 2002–2003, **92** cases were pending further action, **15** were still awaiting decisions and **14** had been scheduled for the 2003–2004 fiscal year.

Of the **286** cases that were concluded without a hearing, **29** cases had been previously scheduled and cancelled. Of the **46** cases that proceeded to a hearing, **34** cases had been postponed and **4** had been adjourned during the hearing and rescheduled at a later date.

It should be noted that **29** of the **286** cases concluded without a hearing were requests registered with the Tribunal and concluded shortly before the hearing was to take place, which means that all registry work that leads up to the hearing was completed. The Registry prepared **113** hearings for a total of **122** days of hearings. In many cases an agreement was reached between the parties. In other cases, Transport Canada or the document holder withdrew their application.

### Figure 2: Total Cases by Category

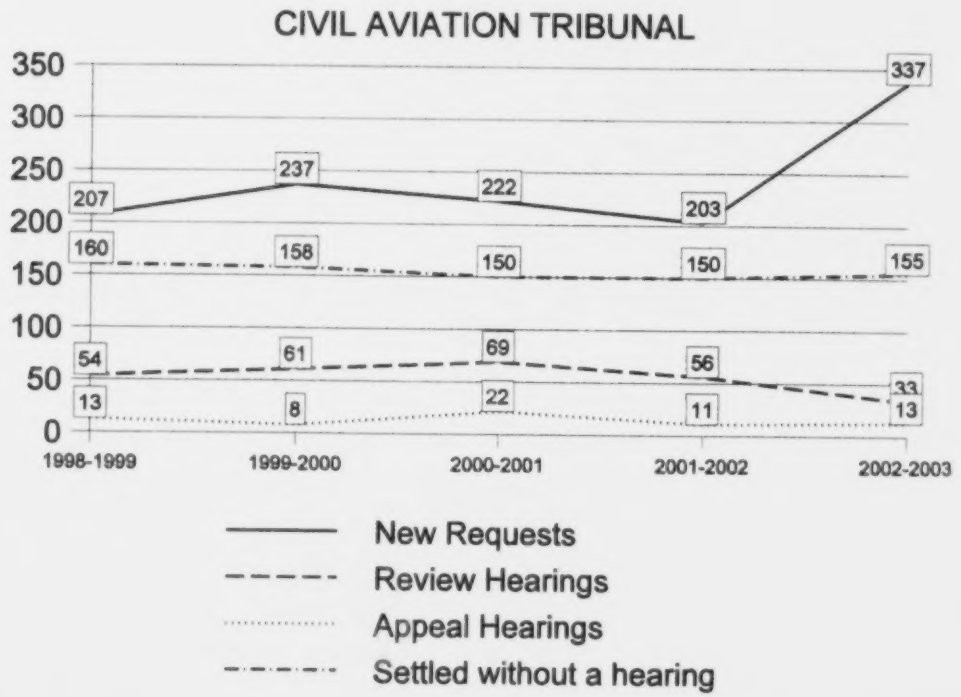
| Category | Pac. | West. | Cent. | Ont. | Que. | Atl. | Hq. | Total | % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Medicals** | 14 | 7 | 4 | 23 | 11 | 11 | 0 | 70 | 16 |
| **Suspensions** | 9 | 3 | 2 | 14 | 11 | 2 | 0 | 41 | 9 |
| **Fines** | 77 | 39 | 56 | 65 | 58 | 11 | 23 | 329 | 73 |
| **Cancellations** | 1 | 1 | 2 | 3 | 0 | 0 | 0 | 7 | 2 |
| **Totals** | 101 | 50 | 64 | 105 | 80 | 24 | 23 | 447 | 100 |
| **%** | 23 | 11 | 14 | 24 | 18 | 5 | 5 | 100 | |

***Note: Central and Western Regions reflect Prairie & Northern Region***

Indicators in Figures 2 and 3 are actual numbers of cases. Total cases by category are not sufficient to determine all financial implications by simply forecasting the number of

applications received by type of infraction and the manner in which they are resolved. However, an estimated cost average for review and appeal hearings for the past three fiscal years is presented in Figure 4 page 15.

**Figure 3: Caseload for the past 5 Years**




The program's effectiveness can be measured by its ability to provide the aviation community with the opportunity to have Ministerial decisions reviewed fairly, equitably and within a reasonable period of time. Tribunal hearings are readily accessible to the lay person without the attendant legal complexities and case backlogs which were visited upon the court system that prevailed prior to the creation of the Civil Aviation Tribunal.

The Tribunal strongly encourages its members to provide their determinations quickly. Although there is no statutory requirement for it to do so, the Tribunal issues written reasons for all its determinations. This allows Transport Canada and Canadian aviation document holders to better understand the outcome of the matter and, where applicable, to make a more enlightened decision as to the exercise of their right of appeal. The average lapsed time between the conclusion of a review hearing and the issuance of a determination is 64 days and 80 days for an appeal. This represents an improvement in efficiency from 1992–1993 as the average lapsed time between the conclusion of a review hearing and the issuance of a determination was 120 days and 90 days for an appeal. This brings the hearing process to a timely conclusion for both parties appearing before the Tribunal and a high level of satisfaction from the Canadian aviation community.

The Tribunals's mission is to do justice and be seen to do justice in all reviews and appeals and to resolve disputes according to the *Rules Governing the Practice and Procedure in Connection with Matters Dealt with by the Civil Aviation Tribunal* in all cases in a fair, independent and timely manner.

The Tribunal encourages the use of pre-hearing conferences to assist the parties appearing before it, to identify the issues for determination by the Tribunal and to disclose and exchange documents. By conducting pre-hearing conferences, the length of hearings was reduced, and last-minute adjournments necessitated by late disclosure were avoided. Such conferences have also been particularly effective in settling licence suspensions and cancellations on medical grounds without the necessity of a hearing. The Tribunal staff contacts the parties to schedule mutually agreed hearing dates to the extent possible to avoid unnecessary adjournments.

The success of the Tribunal over the past 17 years can be attributed to the importance placed on the training and development of its part-time members and staff at the Tribunal's seminars. A significant portion of the Tribunal's budget is expended on training. The skilfully developed training programs and seminars are reflected in the quality of hearings held across the country and in the decisions rendered by Tribunal members.

### Societal Indicators

The Civil Aviation Tribunal represents the only forum for ensuring that Canadian aviation document holders have access to an independent assessment governed by considerations of natural justice. Its role does not overlap with, nor is it duplicated by, any other agency, board or commission. It is unique in the transportation sector in that its function is entirely adjudicative. There are approximately 65,000 licensed aviation personnel in Canada and approximately 30,000 registered aircraft. Because of this volume, the number of infractions under the *Aeronautics Act* should rise slightly or at least remain unchanged. The Enforcement and Licensing personnel at Transport Canada can, under the *Aeronautics Act*, suspend, cancel or refuse to renew a Canadian aviation document or impose a monetary penalty. The level of enforcement is entirely controlled by Transport Canada but impacts on the Tribunal. The Tribunal is also affected by the department's rewrite of its aviation regulations including the designation of a large number of offences under the *Designated Provisions Regulations* which were formerly adjudicated in the court system.

### Government Priorities

The Civil Aviation Tribunal reports to Parliament through the Minister of Transport. Its clients are the aviation community and Transport Canada. The Tribunal serves the Canadian flying public by contributing to a safe and efficient aviation enforcement and licensing system.

### Modern Comptrollership: Managing the Risk:

The Tribunal is still joined with the Competition Tribunal, the Copyright Board and the Canadian Artists and Producers Professional Relations Tribunal. The Tribunal is well launched into the foundation phase and focussed on the baseline assessment process used to gauge the maturity of management capacities and to identify gaps. Senior executives have substantially increased the amount of attention they pay to performance information and to corporate management. Modern comptrollership has highlighted the importance of timely financial and non-financial performance information and of systematic, forward-looking, and rigorous risk analysis for decision making.

From February to April, 2002, a Comptrollership Capacity Assessment was conducted by Deloitte and Touche and the final report was completed in June 2002. One of the seven main elements of modern comptrollership is mature risk management which has two sub-elements, namely integrated risk management and integrated management control framework.

In relation to integrated risk management, the report is the following;

- A formal risk management approach or process does not exist;
- No risk management policy, guidelines or framework is currently in place;
- Risks have never been defined or assessed;
- As quasi-judicial bodies, all are bound by set procedures and legal requirements;
- Procedures are well defined, documented and communicated;
- The inherent risk of operations is relatively low compared to other large departments;
- All of the agencies consider risks indirectly and informally, in a number of ways as part of managing its services, implementing new initiatives, etc.

Implementing an integrated approach to risk management across an organization which has not been involved in these types of activities to any great extent in the past will represent a significant change in organizational culture and way of thinking, and it will require effort on the part of senior management as well as staff. The question remains whether the Integrated Risk Management Framework could be applied in a cost effective manner.

### Horizontal Initiative

The Tribunal organizes panel discussions and meetings with aviation community associations representing clients of the Tribunal to explain changes to rights, roles, responsibilities and obligations under the Act, and to seek their point of view on the subject. The Tribunal also gives information sessions to law and aviation students.

# ANNEX 1: CONSOLIDATING REPORTING

## Future Plans

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has adopted Bill C-34 to establish the Transportation Appeal Tribunal of Canada on the recommendation of private industry. The existing Tribunal has maintained a level of independence and impartiality which has allowed it to operate in a manner that respects the principles of fairness and natural justice. The mandate of the Civil Aviation Tribunal will be expanded to act as a multi-modal review body for administrative and enforcement actions taken under various federal transportation acts. *An Act to establish the Transportation Appeal Tribunal of Canada and to make consequential amendments to other Acts* (Bill C-34) received Royal Assent December 18, 2001 and will be proclaimed in force by Order in Council on June 30, 2003. The Tribunal will be reviewing administrative actions taken under the *Aeronautics Act*, the *Canada Transportation Act*, the *Railway Safety Act*, the *Canada Shipping Act 2001*, the *Marine Transportation Security Act* and the *Canada Airports Act* (Bill C-27).

## Government of Canada On-Line

By 2005, the Tribunal will improve the delivery of its key services to the public for greater efficiencies and increased client satisfaction and to improve access and service performance by making major modifications to its Web site and by providing Internet links.

## Statutory Annual Reports

The Tribunal submitted for discussion to the Canadian Aviation Regulation Advisory Council the repeal of section 35 of the *Aeronautics Act* pertaining to the annual reporting of the Tribunal's activities. Under section 22 of the *Transportation Appeal Tribunal of Canada Act*, the Tribunal shall, not later than June 30 in each fiscal year, submit a report of its activities during the preceding fiscal year.

# ANNEX 2: FINANCIAL REPORTING TABLES

## Presentation of Financial Information

In 2002–2003, planned spending for the Tribunal was $1,014,000. During the year, supplementary estimates increased the total authorities to $1,325,002. The actual expenditures were $1,145,625. The personnel costs accounted for 59% of actual expenditures and operations accounted for 41%. The cost for cases concluded with a hearing was $222,699.

There has been a marked increase in the general demand for the Tribunal's services. The growth in applications concluding with more complex and costly formal hearings has been particularly noticeable over the last year. In 1999–2000, the monthly hearing average rose from 5.5 to 8. This level of monthly activity has continued in 2001–2002. For this reporting fiscal year the number of hearings varied from 1 to 10 each month, with an average of 4 per month. In addition to the decrease in the number of hearings, there has been an increase in the caseload and the case complexity. The accompanying costs for travel and professional assistance have escalated. Consequently, to cover increased administration charges, the Tribunal received additional funds by a Treasury Board Submission in the amount of $237,000. The staff received training in mediation in an attempt to resolve issues before hearings are held. Moreover, the development of this model reflects the sharp decline in the number of hearings held. In fact, no medical hearings were held during this fiscal year.

### Figure 4: Average Costs for Reviews and Appeals

| *(Dollars)* | **2002–2003** | **2001–2002** | **2000–2001** |
|---|---|---|---|
| Reviews | $2,583.83 | $4,168.34 | $2,535.41 |
| Appeals | $6,288.85 | $5,234.98 | $4,913.51 |
| Reviews and Appeals Held | **46** | **67** | **91** |
| Monthly Average | **4** | **7** | **8** |
| Caseload | **447** | **330** | **350** |

When comparing the types of hearing actions, there are significant variances in resources spent due to uncontrollable factors such as location, travel, time spent on hearings, remuneration, interpreters, preparation, decision writing, costs for court reporting, transcripts and translations. The Chairperson and Vice-Chairperson presided over 19 of the 46 cases. Cases are heard together to reduce costs. The average costs fluctuate each fiscal year as they are determined by the number of reviews and the complexity of cases.

The following tables are applicable to the Civil Aviation Tribunal.

### Table 1 – Summary of Voted Appropriations

| Financial Requirements by Authority ($ thousands) | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | 2002–2003 | | |
| Vote | | Total Planned Spending | Total Authorities | Total Spending |
| | Civil Aviation Tribunal | | | |
| 40 | Operating expenditures | 907.0 | 1,209.7 | 997.5 |
| | Capital expenditures | – | – | – |
| | Grants and Contributions | – | – | – |
| (S) | Contributions to employee benefit plans | 107.0 | 115.9 | 115.9 |
| (S) | Chairperson of the Civil Aviation Tribunal – Salary and motor car allowance | – | – | – |
| (S) | as required | – | – | – |
| | Total Agency | 1,014.0 | 1,325.0 | 1,113.4 |

**Table 2 – Comparison of Total Planned to Actual Spending**

| Civil Aviation Tribunal | | | |
|---|---|---|---|
| **Departmental Planned versus Actual Spending (thousands)** | | | |
| | 2002–2003 | | |
| Business Line | Total Planned Spending | Total Authorities | Total Actual Spending |
| FTEs | 9 | 9 | 8 |
| Operating | 1,014.0 | 1,325.0 | 1,113.4 |
| Capital | – | – | – |
| Grants & Contributions | – | – | – |
| Total Gross Expenditures | 1,014.0 | 1,325.0 | 1,113.4 |
| Less: Respendable Revenues | – | – | – |
| Total Net Expenditures | | | |
| Other Revenues and Expenditures | – | – | – |
| Non-respendable Revenue | – | – | – |
| Cost of services provided by other agency | 241.3 | 241.3 | 241.3 |
| Net Cost of Program | 1,255.3 | 1,566.3 | 1,354.7 |

**Table 3 – Historical Comparison of Total Planned Spending to Actual Spending**

| Historical Comparison of Departmental Planned versus Actual Spending ($ thousands) | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | 2002–2003 | | |
| Business Line | Actual 2000–2001 | Actual 2001–2002 | Total Planned Spending | Total Authorities | Total Actual Spending |
| Civil Aviation Tribunal | 1,120.2 | 1,310.7 | 1,014 | 1,325 | 1,113.4 |
| Total | 1,120.2 | 1,310.7 | 1,014 | 1,325 | 1,113.4 |

## SECTION IV: OTHER INFORMATION

### Contacts for Further Information

Civil Aviation Tribunal
333 Laurier Avenue West
Room 1201
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

Telephone: (613) 990-6906
Fax: (613) 990-9153
e-mail: cattac@smtp.gc.ca
Internet Web Site: www.cat-tac.gc.ca

Faye Smith – Chairperson
Allister Ogilvie – Vice-Chairperson
Marie Desjardins – Acting Executive Services Manager
Mary Cannon – Acting Registrar (Ontario, Prairie & Northern and Pacific Regions)
Susanne Forgues – Acting Registrar (Headquarters, Quebec and Atlantic Regions)

### Statutes and Regulations Currently in Force

| | |
|---|---|
| *Aeronautics Act* | R.S., c. A-2, as amended |
| *Canada Transportation Act Designated Provisions Regulations* | SOR/99-244, June 11, 1999 |
| *Civil Aviation Tribunal Rules* | SOR/93-346, as amended |

### Statutory Annual Reports and Other Departmental Reports

Report on Plans and Priorities 2003–2004
Annual Report 2002–2003
Guide to Tribunal Hearings

## Reference

The tables are presented under four categories

| Medicals | Suspensions | Fines | Cancellations |
|---|---|---|---|
| – ATC* | – AME** | – AME** unpaid fine | – AME** |
| – Pilot | – Approved maintenance organization | – ATC* unpaid fine | – Certificate of airworthiness |
| | – Operating certificate | – Aircraft owner unpaid fine | – Personnel security |
| | – Operator security | – Operator security unpaid fine | – Pilot |
| | – Personnel security | – Operator unpaid fine | |
| | – Pilot competence | – Pilot unpaid fine | |
| | – Pilot enforcement | | |
| | – Pilot instrument rating | | |
| | – Pilot proficiency check | | |

* Air Traffic controller
** Aircraft maintenance engineer

## INDEX


Agency Context ..... 5
Chairperson's Message ..... 3
Consolidating Reporting ..... 13
Contacts for Further Information ..... 19
Departmental Organization ..... 5
Financial Reporting Tables ..... 15
Future Plans ..... 13
Government of Canada On-Line ..... 13
Government Priorities ..... 10
Horizontal Initiative ..... 11
Mandate, Vision and Mission ..... 5
Modern Comptrollership: Managing the Risk ..... 11
Organization Chart ..... 6
Other Information ..... 19
Performance Accomplishments ..... 7
Performance Results Expectations and Strategic Outcomes ..... 7
Presentation of Financial Information ..... 15
Reference ..... 20
Societal Indicators ..... 10
Statutes and Regulations Currently in Force ..... 19
Statutory Annual Reports ..... 13
Statutory Annual Reports and Other Departmental Reports ..... 19

BUDGET DES DÉPENSES

# Tribunal de l'aviation civile du Canada

## Rapport sur le rendement

Pour la période se terminant
le 31 mars 2003

Canada

## Les documents budgétaires

Chaque année, le gouvernement établit son Budget des dépenses, qui présente l'information à l'appui des autorisations de dépenser demandées au Parlement pour l'affectation des fonds publics. Ces demandes d'autorisations sont présentées officiellement au moyen d'un projet de loi de crédits déposé au Parlement.

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en plusieurs parties. Commençant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder.

Le *Rapport sur les plans et les priorités* fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes qui sont principalement axés sur une planification plus stratégique et les renseignements sur les résultats escomptés.

*Le Rapport sur le rendement* met l'accent sur la responsabilisation basée sur les résultats en indiquant les réalisations en fonction des prévisions de rendement et les engagements à l'endroit des résultats qui sont exposés dans le *Rapport sur les plans et les priorités*.

Le Budget des dépenses, de même que le budget du ministre des Finances, sont le reflet de la planification budgétaire annuelle de l'État et de ses priorités en matière d'affectation des ressources. Ces documents, auxquels viennent s'ajouter par la suite les Comptes publics et les rapports ministériels sur le rendement, aident le Parlement à s'assurer que le gouvernement est dûment comptable de l'affectation et de la gestion des fonds publics.

©Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux Canada — 2003

Ce document est disponible en médias substituts sur demande.

Ce document est disponible sur le site Web du SCT à l'adresse suivante :
www.tbs-sct.gc.ca.

En vente au Canada chez votre libraire local ou par la poste auprès des
Éditions du gouvernement du Canada – TPSGC
Ottawa, Canada K1A 0S9

N° de catalogue BT31-4/33-2003
ISBN 0-660-62380-3

## Avant-propos

Au printemps 2000, la présidente du Conseil du Trésor a déposé au Parlement le document intitulé *Des résultats pour les Canadiens et les Canadiennes : Un cadre de gestion pour le gouvernement du Canada*. Ce document expose clairement les mesures qu'entend prendre le gouvernement pour améliorer et moderniser les pratiques de gestion des ministères et organismes fédéraux.

En ce début de millénaire, l'approche utilisée par le gouvernement pour offrir ses programmes et services aux Canadiens et aux Canadiennes se fonde sur quatre engagements clés en matière de gestion. Tout d'abord, les ministères et les organismes doivent reconnaître que leur raison d'être est de servir la population canadienne et que tous leurs programmes, services et activités doivent donc être « axés sur les citoyens ». Deuxièmement, le gouvernement du Canada s'engage à gérer ses activités conformément aux valeurs les plus élevées de la fonction publique. Troisièmement, dépenser de façon judicieuse, c'est dépenser avec sagesse dans les secteurs qui importent le plus aux Canadiens et aux Canadiennes. En dernier lieu, le gouvernement du Canada entend mettre l'accent sur les résultats, c'est-à-dire sur les impacts et les effets des programmes.

Les rapports ministériels sur le rendement jouent un rôle de premier plan dans le cycle de planification, de suivi, d'évaluation ainsi que de communication des résultats, par l'entremise des ministres, au Parlement et aux citoyens. Les ministères et les organismes sont invités à rédiger leurs rapports en appliquant les principes pour l'établissement des rapports publics sur le rendement efficaces (voir le *Guide pour la préparation des rapports ministériels sur le rendement 2003* : http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/02-03/guidance/gl-ld_f.asp ). Selon ces derniers, un rapport ne peut être efficace que s'il présente un tableau du rendement qui soit non seulement cohérent et équilibré mais bref et pertinent. Un tel rapport doit insister sur les résultats - soit les avantages dévolus aux Canadiens et aux Canadiennes et à la société canadienne - et il doit refléter ce que l'organisation a pu contribuer à ces résultats. Il doit mettre le rendement du ministère en contexte ainsi que décrire les risques et les défis auxquels le ministère a été exposé en répondant aux attentes sur le rendement. Le rapport doit aussi souligner les réalisations obtenues en partenariat avec d'autres organisations gouvernementales et non-gouvernementales. Et comme il est nécessaire de dépenser judicieusement, il doit exposer les liens qui existent entre les ressources et les résultats. Enfin, un tel rapport ne peut être crédible que si le rendement décrit est corroboré par la méthodologie utilisée et par des données pertinentes.

Par l'intermédiaire des rapports sur le rendement, les ministères et organismes visent à répondre au besoin croissant d'information des parlementaires, des Canadiens et des Canadiennes. Par leurs observations et leurs suggestions, les parlementaires et les autres lecteurs peuvent contribuer grandement à améliorer la qualité de ces rapports. Nous invitons donc tous les lecteurs à évaluer le rapport sur le rendement d'une institution gouvernementale en se fondant sur les principes établis et à lui fournir des commentaires en vue du prochain cycle de planification et de rendement.

---

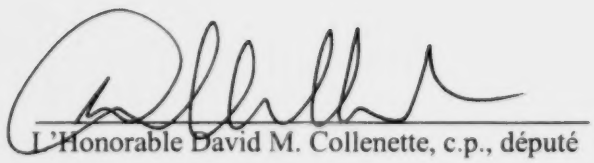
Le présent rapport peut être consulté sur le Site web du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada à l'adresse suivante : http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/dprf.asp

**Les observations ou les questions peuvent être adressées à :**
Direction de la gestion axée sur les résultats
Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada
L'Esplanade Laurier
Ottawa (Ontario) K1A 0R5
**OU à :** rma-mrr@tbs-sct.gc.ca

# Tribunal de l'aviation civile

## Rapport ministériel sur le rendement

**Pour la période terminant le 31 mars 2003**



L'Honorable David M. Collenette, c.p., député

## Table des Matières


PARTIE I : MESSAGE DE LA PRÉSIDENTE ..... 3

PARTIE II : CONTEXTE PROPRE À L'ORGANISME ..... 5
- Mandat, vision et mission ..... 5
- Cadre de fonctionnement ..... 5
- Organigramme ..... 6

PARTIE III : RÉALISATIONS EN MATIÈRE DE RENDEMENT ..... 7
- Attentes en matière de rendement et de résultats stratégiques ..... 7
- Réalisations en matière de rendement ..... 7
  - Indicateurs sociaux ..... 10
  - Les priorités du gouvernement ..... 10
  - Modernisation de la fonction de contrôleur: Gérer les risques ..... 11
  - Résultat horizontal ..... 11

ANNEXE 1 : RAPPORTS CONSOLIDÉS ..... 13
- Plans futurs ..... 13
- Gouvernement du Canada en direct ..... 13
- Rapports annuels exigés par la loi ..... 13

ANNEXE 2 : TABLEAUX DE RAPPORTS FINANCIERS ..... 15
- Présentation de l'information financière ..... 15

PARTIE IV : RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES ..... 19
- Personnes ressources pour obtenir des renseignements supplémentaires ..... 19
- Lois appliquées et règlements en vigueur ..... 19
- Rapports annuels exigés par la loi et autres rapports ministériels ..... 19

Référence ..... 20

## PARTIE I : MESSAGE DE LA PRÉSIDENTE

Le Tribunal de l'aviation civile est un organisme quasi-judiciaire indépendant ayant des connaissances spécialisées en aéronautique. Il est indispensable à l'application de la loi en matière de la sécurité aérienne, de la navigabilité, et des mesures de sûreté en aviation au Canada. Le Tribunal remplit le rôle primordial de pourvoir un processus indépendant permettant la révision des décisions d'application des règlements et de délivrance des permis prises par le ministre contre des titulaires de documents d'aviation canadiens en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*.

Le Tribunal exerce ses fonctions ouvertement et impartialement conformément aux principes de l'équité procédurale et de la justice naturelle. Il statue sur des questions qui produisent des effets importants sur les moyens de subsistance et sur les opérations du milieu de l'aviation. Étant donné sa structure et le processus par lequel il tient ses audiences, le Tribunal est facilement accessible aux intéressés de ce milieu.

En raison de leurs connaissances et de leur expérience en aéronautique, les membres du Tribunal font ressortir leur indépendance par le fait qu'ils sont en mesure d'évaluer la validité des raisons pour lesquelles il est nécessaire d'appliquer la loi. Leurs connaissances et leur expérience en aéronautique ont aussi pour effet d'accroître la confiance que Transports Canada et les titulaires de documents d'aviation canadiens placent dans les décisions du Tribunal.

Il est important de noter les gains en efficience réalisés par le fait que le Tribunal et les parties comparaissant devant lui ont pu s'adapter au régime de mise en application des mesures de sécurité aérienne élaboré dans la *Loi sur l'aéronautique*, dans sa version amendée en 1986. Les parties comparaissant devant le Tribunal, y compris Transports Canada et les organisations représentant des titulaires de documents d'aviation canadiens, ont acquis de l'expérience et font preuve de discernement, ce qui a contribué fortement à rendre le processus de tenue d'audiences plus efficace, à obtenir des résultats équitables suite aux procédures et à assurer une légitimité du processus de mise en application dans l'ensemble. Cela s'applique dans tous les types d'audiences.

Faye Smith
Présidente

# PARTIE II : CONTEXTE PROPRE À L'ORGANISME

## Mandat, vision et mission

Le mandat du Tribunal de l'aviation civile est énoncé à la Partie IV de la *Loi sur l'aéronautique*. Le mandat principal du Tribunal est de tenir des audiences en révision et en appel à la demande des parties intéressées relativement à certaines décisions administratives prises par le ministre des Transports.

L'objectif du programme est de pourvoir le milieu de l'aviation d'un processus indépendant permettant la révision des décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis prises par le ministre des Transports. Les décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis du ministre peuvent comprendre l'imposition d'une amende, la suspension, l'annulation ou le refus de renouveler un document d'aviation canadien pour des raisons médicales ou autres. Les personnes ou les personnes morales affectées sont désignées sous le nom de titulaire d'un document.

La révision de ces décisions peut être faite à deux niveaux : une révision et un appel. Les audiences sont tenues rapidement et sans formalités aux termes des règles d'équité et de justice naturelle.

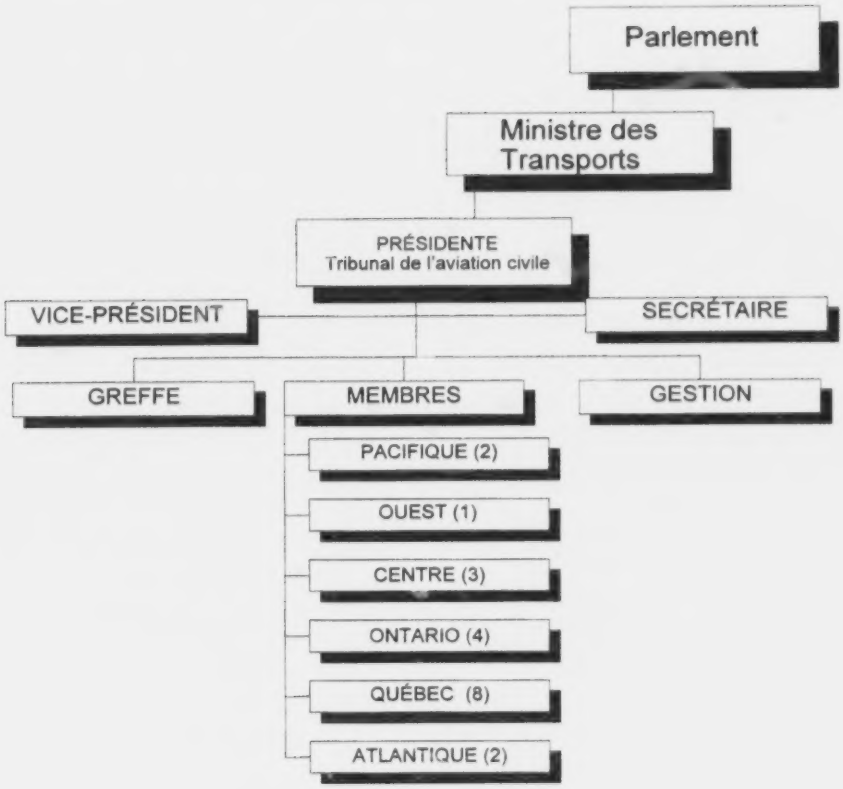
À la conclusion d'une audience, le Tribunal peut, selon le cas, confirmer la décision du ministre, y substituer sa propre décision ou encore renvoyer l'affaire au ministre pour réexamen.

## Cadre de fonctionnement

Le Tribunal de l'aviation civile n'a qu'un secteur d'activité, soit de tenir des audiences en révision et en appel. Le Tribunal constitue le seul forum permettant aux titulaires de documents d'aviation canadiens de s'assurer d'avoir accès à un jugement indépendant régi par les principes de la justice naturelle.

Le siège du Tribunal se trouve dans la région de la capitale nationale. La présidente du Tribunal de l'aviation civile en est aussi la première dirigeante. La présidente, le vice-président et le personnel immédiat représentent huit équivalents à temps plein. Le personnel immédiat occupe les fonctions du greffe, de la recherche, des communications et du soutien administratif. Le Tribunal fait appel à certains services corporatifs externes qui ne sont pas requis à temps plein. Vingt membres à temps partiel étaient en fonction durant l'exercice 2002–2003. Répartis dans les diverses régions du Canada, les membres sont nommés par décret en conseil en raison de leurs connaissances et de leur expérience en aéronautique, y compris la médecine aéronautique. Les membres à temps partiel sont rémunérés pour les journées qu'ils sont en fonction.

**Tableau 1 : Organigramme**




- La partie inférieure de l'organigramme indique la répartition par région des membres à temps partiel. Tous les membres se réfèrent à la présidente.

- Huit équivalents à temps plein sont utilisés par les employés à temps plein permanents, y compris la présidente, le vice-président et les vingt membres à temps partiel.

*Nota :* *Les régions du Centre et de l'Ouest sont représentées par la Région des Prairies et du Nord*

# PARTIE III : RÉALISATIONS EN MATIÈRE DE RENDEMENT

## Attentes en matière de rendement et de résultats stratégiques

| Pour fournir aux Canadiens : | qui se manifeste par : | figure dans : |
|---|---|---|
| un processus indépendant permettant la révision des décisions d'application des règlements et de délivrance des permis prises par le ministre des Transports en vertu de la *Loi sur l'aéronautique* | • des audiences qui sont tenues rapidement, équitablement et sans formalités | RMR Partie III p.8. |
| | • le règlement des audiences en révision et en appel en accord avec les normes de service et dans un laps de temps raisonnable | RMR Partie III p. 9.<br>Rapport annuel p.13<br>*Règles du Tribunal de l'aviation civile* |
| | • des audiences tenues aux termes des règles d'équité et de justice naturelle | RMR Partie III p.10. |
| | • la tenue de conférences préparatoires à l'audience pour rationaliser et accélérer le déroulement des audiences | RMR Partie III p.10 |
| | • la qualité et la consistance des décisions rendues | RMR Partie III p.9 . |
| | • le niveau de satisfaction du milieu de l'aviation | RMR Partie III Réal. de rend.<br>Site Web : www.cat-tac.gc.ca<br>Guide sur les audiences du Tribunal |

## Réalisations en matière de rendement

En effectuant ses révisions des décisions d'application des règlements et de délivrance des permis prises par le ministre des Transports, le programme d'intérêt public que le Tribunal de l'aviation civile pourvoit est particulier dans le secteur de l'aviation civile au Canada. L'efficacité des opérations du Tribunal peut se traduire en une validation et une confirmation visibles du système de sécurité de l'aviation civile au Canada. De plus, le Tribunal pourvoit un processus pouvant rapidement identifier les préoccupations de nature technique ou législative touchant l'aviation, menant à des modifications nécessaires à la réglementation aérienne. Tous les Canadiens pourraient bénéficier d'un rehaussement et du maintien de la sécurité aérienne au Canada. Au cours de l'exercice 2002–2003 le Tribunal prévoyait traiter environ 350 dossiers pour les dépenses prévues s'élevant à 1 336 500 $ et neuf ÉTP. Le Tribunal a traité 337 causes réelles. Un

état détaillé des dossiers répartis par catégorie et par région ainsi que les révisions et appels entendus au cours des trois dernières années figurent aux tableaux 2 à 4 aux pages 8 et 9.

Durant l'exercice de 12 mois, le Tribunal de l'aviation civile a enregistré 337 nouvelles requêtes en révision et 13 requêtes en appel du milieu de l'aviation. Cela représente une augmentation de 120 nouveaux dossiers enregistrés par rapport à l'exercice 2001–2002. Aux nouvelles causes enregistrées au cours de cet exercice s'ajoutent 97 causes reportées de l'exercice précédent, pour un total de 447 causes portées devant le Tribunal durant cet exercice, soit 117 dossiers de plus qu'en 2001–2002.

Au cours de l'exercice 2002–2003, **286** causes ont été réglées sans audience. Le Tribunal a entendu **33** révisions de premier niveau et **13** appels de second niveau. À la fin de l'exercice 2002–2003, **92** causes étaient en suspens, **15** étaient en attente d'une décision et **14** étaient fixées pour l'exercice 2003–2004.

Parmi les **286** causes réglées sans audience, **29** d'entre-elles avaient été fixées préalablement et annulées. Parmi les **46** causes qui ont procédé à une audience, **34** d'entre-elles avaient été remises et **4** avaient été ajournées au cour de l'audience et reportées à une date ultérieure.

Il faut noter que **29** des **286** causes réglées sans la tenue d'une audience avaient été enregistrées auprès du Tribunal mais elles ont été réglées peu avant la tenue de l'audience, c'est-à-dire que le greffe avait complété les préparatifs de l'audience. Le greffe a pris des dispositions pour tenir **113** audiences pour une durée totale de **122** journées d'audiences. Dans plusieurs cas, les parties sont arrivées à une entente. Dans d'autres cas, Transports Canada ou le titulaire d'un document ont retiré leur requête.

### Tableau 2 : Total des dossiers par catégorie

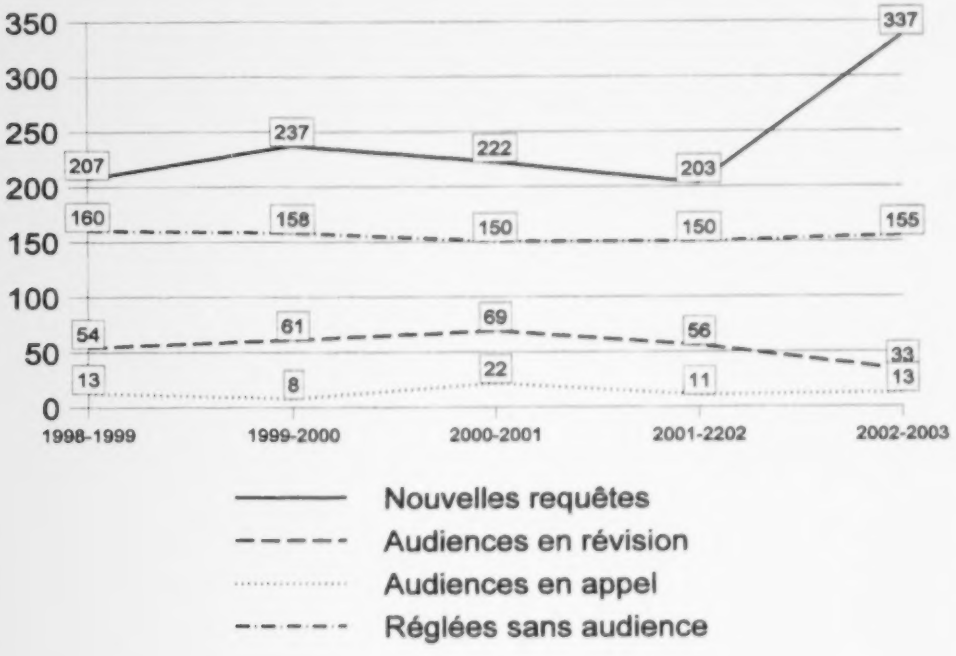
| Catégorie | Pacif. | Ouest | Centre | Ont. | Qué. | Atlan. | SP | Total | % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Cas médicaux** | 14 | 7 | 4 | 23 | 11 | 11 | 0 | 70 | 16 |
| **Suspensions** | 9 | 3 | 2 | 14 | 11 | 2 | 0 | 41 | 9 |
| **Amendes** | 77 | 39 | 56 | 65 | 58 | 11 | 23 | 329 | 73 |
| **Annulations** | 1 | 1 | 2 | 3 | 0 | 0 | 0 | 7 | 2 |
| **Total** | 101 | 50 | 64 | 105 | 80 | 24 | 23 | 447 | 100 |
| **%** | 23 | 11 | 14 | 24 | 18 | 5 | 5 | 100 | |

***Nota : Les régions du Centre et de l'Ouest sont représentées par la Région des Prairies et du Nord***

Bien que les indicateurs dans les tableaux 2 et 3 soient des chiffres réels, ils ne sont pas suffisants pour déterminer toutes les répercussions financières simplement en prévoyant

le nombre de demandes reçues pour chaque genre d'infraction et la façon dont elles seront traitées. Toutefois, les coûts estimatifs moyens pour les audiences en révision et en appel au cours des trois derniers exercices figurent au tableau 4 à la page 15.

**Tableau 3 : Charge de travail depuis 5 ans**




L'efficacité du programme peut se mesurer par sa capacité de permettre aux intéressés du milieu de l'aviation d'obtenir la révision des décisions ministérielles de façon juste, équitable et dans un laps de temps raisonnable. Les audiences du Tribunal sont facilement accessibles aux profanes sans les complications juridiques concomitantes et sans l'accumulation des causes que subissait le système juridique avant la création du Tribunal de l'aviation civile.

Le Tribunal encourage fortement ses membres à rendre leurs décisions rapidement. Le Tribunal joint les motifs écrits à toutes ses décisions bien qu'il n'existe aucune exigence réglementaire à cet effet. Cela permet à Transports Canada et à tout titulaire d'un document d'aviation canadien de mieux comprendre le résultat de l'affaire et, le cas échéant, de pouvoir prendre une décision en connaissance de cause quant à l'exercice de leur droit d'appel. Le nombre de jours écoulés avant qu'une décision ne soit rendue après la fin d'une audience se chiffre en moyenne à 64 pour une révision et 80 pour un appel, ce qui représente un accroissement de l'efficacité depuis 1992–1993 lorsque le nombre de jours écoulés avant qu'une décision ne soit rendue après la fin d'une audience se chiffrait en moyenne à 120 pour une révision et 90 pour un appel. Cela permet une conclusion du processus de révision en temps opportun pour les deux parties comparaissant devant le Tribunal et se traduit en un niveau élevé de satisfaction dans milieu d'aviation canadien.

La mission du Tribunal est de rendre justice et d'être perçu comme tel dans toutes les révisions et appels, et de régler les litiges en accord avec les *Règles concernant la procédure des affaires portées devant le Tribunal de l'aviation civile* dans toutes causes d'une façon équitable, indépendante et dans un laps de temps raisonnable.

Le Tribunal encourage la tenue de conférences préparatoires à l'audience pour venir en aide aux parties comparaissant devant lui, pour identifier les questions sur lesquelles le Tribunal devra statuer et pour permettre la divulgation de documents et l'échange de ceux-ci. Cela a permis de réduire la durée des audiences et d'éviter les ajournements de dernière minute rendus nécessaires à la suite de divulgations tardives. De plus, ces conférences ont permis au Tribunal de régler de façon particulièrement efficace les suspensions et les annulations de licences imposées pour des raisons médicales sans que la tenue d'une audience ait été nécessaire. Le personnel du Tribunal consulte les parties autant que possible pour fixer des dates d'audiences mutuellement convenues, permettant ainsi d'éviter d'ajourner les audiences inutilement.

Le succès du Tribunal des 17 dernières années repose sur l'importance accordée à la formation et au développement de ses membres à temps partiel et de son personnel lors des colloques du Tribunal. Une part importante du budget du Tribunal est consacrée à la formation. Le soin apporté à la conception des programmes de formation et des colloques se reflète sur la qualité des audiences tenues partout au pays et sur les décisions rendues par les membres du Tribunal.

### Indicateurs sociaux

Le Tribunal constitue le seul forum permettant aux titulaires de documents d'aviation canadiens de s'assurer d'avoir accès à un jugement indépendant régi par les principes de la justice naturelle. Il n'y a aucun chevauchement ou double emploi du rôle du Tribunal avec le rôle de tout autre comité, agence ou commission. Le Tribunal est particulier dans le secteur des transports en ce sens qu'il joue un rôle d'organisme d'arbitrage. Le Canada compte environ 65 000 employés d'aviation brevetés et environ 30 000 aéronefs immatriculés. À cause de ce volume, le nombre d'infractions à la *Loi sur l'aéronautique* devrait augmenter légèrement ou au moins demeurer stable. Le personnel de l'application des règlements et de la délivrance des permis de Transports Canada peut, sous le régime de la *Loi sur l'aéronautique*, suspendre, annuler ou refuser de renouveler un document d'aviation canadien ou imposer une amende. Les mesures de contrainte relèvent de Transports Canada mais ont des effets sur le Tribunal. Le Tribunal est aussi touché par le remaniement de la réglementation aérienne par le ministère, y compris la désignation de plusieurs infractions sous le régime du *Règlement sur les textes désignés* celles-ci ayant été jugées autrefois dans l'organisation judiciaire.

### Les priorités du gouvernement

Le Tribunal de l'aviation civile fait rapport au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports. Le Tribunal a pour clientèle le milieu de l'aviation et en offrant ses services au public canadien de l'aviation, il contribue à un système de mise en application et de délivrance des permis sécuritaire et efficace.

### Modernisation de la fonction de contrôleur: Gérer les risques

Le Tribunal est toujours joint avec le Tribunal de la concurrence, la Commission du droit d'auteur et le Tribunal canadien des relations professionnelles artistes-producteurs. Le Tribunal a consacré ses efforts au processus d'évaluation de base qui a permis de connaître le niveau de maturité des capacités de gestion et de cerner les lacunes. Les cadres supérieurs accordent nettement plus d'attention à l'information sur le rendement et à la gestion. L'initiative de modernisation a révélé l'importance de fournir au moment opportun de l'information financière et non financière sur le rendement ainsi que d'effectuer une analyse des risques rigoureuse, systématique et avant-gardiste pour les décisions.

Une évaluation des capacités de la fonction de contrôleur a été effectuée par Deloitte and Touche entre février et avril 2002 et le rapport final a été établi en juin 2002. Un des sept éléments principaux de la fonction de la modernisation de la fonction de contrôleur est la gestion du risque évoluée, laquelle comporte deux sous-éléments, soit la gestion intégrée des risques et cadre de contrôle de la gestion intégrée.

Le rapport porte sur la gestion intégrée des risques comme suit :

- Il n'y a pas d'approche ou de processus officiels de la gestion du risque;
- Actuellement, il n'y a pas de politique, de ligne directrice ou de cadre de référence pour la gestion des risques;
- Les risques n'ont jamais été définis ni évalués;
- En qualité d'organismes quasi-judiciaires, ils sont tous liés par des procédures et des exigences légales établies;
- Les procédures sont bien définies, documentées et signalées;
- Le risque inhérent des opérations est relativement bas comparativement à d'autres grands ministères;
- Toutes les agences considèrent les risques de façon indirecte et informelle, à maints égards comme faisant partie de la gestion de ses services, la mise en oeuvre de nouvelles initiatives, etc.

La mise en oeuvre d'une approche intégrée de la gestion du risque à l'ensemble d'un organisme qui n'a pratiquement pas participé à ces types d'activités dans le passé, représentera un changement majeur pour la culture organisationnelle et la façon de penser et elle nécessitera des efforts de la part des cadres supérieurs et du personnel. Il reste à savoir si le cadre de gestion intégrée du risque peut être appliqué avec un bon rapport coût-efficacité.

### Résultat horizontal

Le Tribunal organise des discussions de groupe ainsi que des réunions avec les associations du milieu de l'aviation représentant la clientèle du Tribunal pour leur expliquer les changements aux droits, aux rôles, aux responsabilités et aux obligations en vertu de la loi ainsi que d'obtenir leur point de vue à ce sujet. De plus, le Tribunal fournit des séances de renseignements aux étudiants en droit et en aviation.

# ANNEXE 1 : RAPPORTS CONSOLIDÉS

## Plans futurs

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a adopté le Projet de loi C-34 pour établir le Tribunal d'appel des transports du Canada, suivant la recommandation de l'industrie privée. Le Tribunal en place a maintenu un niveau d'indépendance et d'impartialité qui l'a permis de fonctionner en respectant les principes d'équité et de justice naturelle. Le Tribunal de l'aviation civile verra son mandat élargir pour agir à titre d'organisme multimodal de révision relativement à des décisions d'application des règlements et des mesures administratives prises en vertu de diverses lois fédérales sur les transports. La *Loi portant constitution du Tribunal d'appel des transports du Canada et modifiant certaines lois en conséquence* (Projet de loi C-34) a reçu la sanction royale le 18 décembre 2001 et sera proclamée en vigueur par décret en conseil le 30 juin 2003. Le Tribunal examinera certaines mesures d'exécution administrative prises en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*, la *Loi sur les transports au Canada*, la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, la *Loi sur la marine marchande du Canada 2001*, la *Loi sur la sûreté du transport maritime* et la *Loi sur les aéroports du Canada* (Projet de loi C-27).

## Gouvernement du Canada en direct

D'ici 2005, le Tribunal améliorera la prestation de ses services clés au public et l'accessibilité et l'efficacité de ses services en effectuant des modifications importantes de son site Web et par l'intermédiaire de liens Internet.

## Rapports annuels exigés par la loi

Le Tribunal a soumis au Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne comme sujet de discussion l'abrogation de l'article 35 de la *Loi sur l'aéronautique* relativement au rapport annuel des activités du Tribunal. En vertu de l'article 22 de la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada*, au plus tard le 30 juin de chaque exercice, le Tribunal présente son rapport d'activités pour l'exercice précédent.

# ANNEXE 2 : TABLEAUX DE RAPPORTS FINANCIERS

## Présentation de l'information financière

En 2002–2003, le Tribunal avait des dépenses prévues de 1 014 000 $. Durant l'année, le budget supplémentaire des dépenses a augmenté les autorisations totales à 1 325 002 $. Les dépenses réelles étaient de 1 145 625 $. Les coûts pour le personnel représentaient 59 % des dépenses réelles, les biens et services représentant 41 %. Le coût des causes réglées à la suite d'une audience était de 222 699 $.

Le nombre de demandes pour les services du Tribunal a augmenté de façon appréciable. L'augmentation du nombre d'applications avec la tenue des audiences plus complexes et plus coûteuses a été plutôt marquée au cours de l'an dernier. En 1999–2000, la moyenne mensuelle des audiences s'est élevée de 5,5 à 8. Ce niveau mensuel des activités n'a pas changé en 2001–2002. Au cours de cet exercice le nombre d'audiences variait de 1 à 10 par mois, soit une moyenne de 4 audiences par mois. En plus d'avoir un diminution en nombre audiences, l'augmentation de la charge de travail et les dossiers sont plus complexes. Les dépenses connexes engagées pour les déplacements et les services professionnels sont plus élevées. Par conséquent, pour couvrir l'augmentation des frais administratifs, le Tribunal a reçu des fonds supplémentaires de 237 000 $ grâce à une présentation au Conseil du Trésor. Le personnel a reçu une formation en médiation dans le but de résoudre les enjeux avant la tenue des audiences. De plus, l'élaboration de ce modèle reflète la réduction marquée du nombre d'audiences entendues. En effet, aucune cause médicale n'a été entendue au cours de cet exercice.

### Tableau 4 : Coûts moyens pour les révisions et appels

| *(Dollars)* | **2002–2003** | **2001–2002** | **2000–2001** |
|---|---|---|---|
| Révisions | 2 583,83 $ | 4 168,34 $ | 2 535,41 $ |
| Appels | 6 288,85 $ | 5 234,98 $ | 4 913,51 $ |
| Révisions et appels entendus | **46** | **67** | **91** |
| Moyenne mensuelle | **4** | **7** | **8** |
| Charge de travail | **447** | **330** | **350** |

Lorsque nous comparons les audiences, il y a des écarts importants dans les ressources dépensées à cause de facteurs incontrôlables comme l'endroit où sont tenues les audiences, le temps qui y a été consacré, les voyages, la rémunération, les interprètes, la préparation, la rédaction des décisions, les coûts relatifs à la sténographie judiciaire, les transcriptions et la traduction. La présidente et le vice-président ont entendu 19 des 46 causes. Les causes sont entendues conjointement pour réduire les coûts. Les coûts moyens fluctuent à chaque exercice puisqu'ils sont déterminés d'après le nombre de révisions et la complexité des causes.

Les tableaux suivants s'appliquent au Tribunal de l'aviation civile

**Tableau 1 – Sommaire des crédits approuvés**

| Besoins financiers par autorisation (en milliers de dollars) | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | 2002–2003 | | |
| Crédit | | Total des dépenses Prévues | Autorisations totales | Total des dépenses réelles |
| | Tribunal de l'aviation civile | | | |
| 40 | Dépenses de fonctionnement | 907,0 | 1 209,7 | 997,5 |
| | Dépenses en capital | – | – | – |
| | Subventions et contributions | – | – | – |
| (S) | Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés | 107,0 | 115,9 | 115,9 |
| (S) | Présidente du Tribunal de l'aviation civile – traitement et allocation pour automobile | – | – | – |
| (S) | au besoin | – | – | – |
| | Total pour l'agence | 1 014,0 | 1 325,0 | 1 113,4 |

**Tableau 2 – Comparaison des dépenses totales prévues et des dépenses réelles**

| Tribunal de l'aviation civile | | | |
|---|---|---|---|
| Dépenses prévues par opposition aux dépenses réelles (en milliers de dollars) | | | |
| | 2002–2003 | | |
| Secteur d'activité | Total des dépenses prévues | Autorisations totales | Total des dépenses réelles |
| ÉTP | 9 | 9 | 8 |
| Fonctionnement | 1 014,0 | 1 325,0 | 1 113,4 |
| Capital | – | – | – |
| Subventions et contributions | – | – | – |
| Total des dépenses brutes | 1 014,0 | 1 325,0 | 1 113,4 |
| Moins: Recettes disponibles | – | – | – |
| Total des dépenses nettes | – | – | – |
| Autres recettes et dépenses | – | – | – |
| Recettes non disponibles | – | – | – |
| Coût des services offerts par d'autres ministères | 241,3 | 241,3 | 241,3 |
| Coût net du programme | 1 255,3 | 1 566,3 | 1 354,7 |

**Tableau 3 – Comparaison historique des dépenses totales prévues et des dépenses réelles**

| Comparaison historique des dépenses prévues par opposition aux dépenses réelles (en milliers de dollars) | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | 2002–2003 | | |
| Secteur d'activité | Dépenses réelles 2000–2001 | Dépenses réelles 2001–2002 | Total des dépenses prévues | Autorisations totales | Total des dépenses réelles |
| Tribunal de l'aviation civile | 1 120,2 | 1 310,7 | 1 014,0 | 1 325,0 | 1 113,4 |
| Total | 1 120,2 | 1 310,7 | 1 014,0 | 1 325,0 | 1 113,4 |

# PARTIE IV : RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

## Personnes ressources pour obtenir des renseignements supplémentaires

Tribunal de l'aviation civile
333, avenue Laurier Ouest
Pièce 1201
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Téléphone : (613) 990-6906
Télécopieur : (613) 990-9153
Courrier électronique : cattac@smtp.gc.ca
Site Web sur Internet : www.cat-tac.gc.ca

Faye Smith – Présidente
Allister Ogilvie – Vice-président
Marie Desjardins – Chef à la haute direction intérimaire
Mary Cannon – Greffière intérimaire (régions de l'Ontario, des Prairies et du Nord et du Pacifique)
Susanne Forgues – Greffière intérimaire (siège principal et régions du Québec et de l'Atlantique)

## Lois appliquées et règlements en vigueur

| | |
|---|---|
| *Loi sur l'aéronautique* | (L.R., ch. A-2) modifié |
| *Règlement sur les textes désignés (Office des transports du Canada)* | (DORS/99-244) 11 juin 1999 |
| *Règles du Tribunal de l'aviation civile* | (DORS/93-346) modifié |

## Rapports annuels exigés par la loi et autres rapports ministériels

Rapport sur les plans et les priorités 2003–2004
Rapport annuel 2002–2003
Guide sur les audiences du Tribunal

## Référence

Dans les tableaux, les données se répartissent en quatre catégories

| Cas médicaux | Suspensions | Amendes | Annulations |
|---|---|---|---|
| – CCA* | – certificat d'exploitation | – CCA* | – certificat de navigabilité |
| – pilote | – contrôle de la compétence du pilote | – exploitant (sûreté) | – personnel (sûreté) |
| | – exploitant (sûreté) | – pilote | – pilote |
| | – organisme de maintenance agréé | – propriétaire d'aéronef | – TEA** |
| | – personnel (sûreté) | – TEA** | |
| | – pilote (application de la loi) | – utilisateur | |
| | – pilote (compétence) | | |
| | – pilote (qualification de vol–instruments) | | |
| | – TEA** | | |

* CCA (contrôleur de la circulation aérienne)
** TEA (technicien d'entretien d'aéronefs)

## INDEX


Attentes en matière de rendement et résultats stratégiques ..... 7
Cadre de fonctionnement ..... 5
Contexte propre à l'organisme ..... 5
Gouvernement du Canada en direct ..... 13
Indicateurs sociaux ..... 10
Les priorités du gouvernement ..... 10
Lois appliquées et règlements en vigueur ..... 19
Mandat, vision et mission ..... 5
Message de la présidente ..... 3
Modernisation de la fonction de contrôleur: Gérer les risques ..... 11
Organigramme ..... 6
Personnes ressources pour obtenir des renseignements supplémentaires ..... 19
Plans futurs ..... 13
Présentation de l'information financière ..... 15
Rapports annuels exigés par la loi ..... 13
Rapports annuels exigés par la loi et autres rapports ministériel ..... 19
Rapports consolidés ..... 13
Réalisations en matière de rendement ..... 7
Référence ..... 20
Renseignements supplémentaires ..... 19
Résultat horizontal ..... 11
Tableaux de rapports financiers ..... 15